Domenica 28 Novembre 1852. *Anno terzo — Num. 48.*

L' ALCHIMISTA FRIULANO

ALCUNE CIFRE DELLA STATISTICA EUROPEA

Articolo I.

Emigrazione Inglese

L' Inghilterra è oggidì il principale punto di partenza dell' emigrazione europea. Si è calcolato che dal 1825 al 1850 essa ha inviato al di là dell' Atlantico 2,566,000 emigrati; sovra questo numero 1.483,000 si sono diretti verso i porti degli Stati-Uniti, a dispetto di tutti gli sforzi tentati dal governo per attirare nelle colonie inglesi, principalmente in Australia, l' eccedente della popolazione metropolitana. Nel 1850 sovra l' emigrazione totale di 280,849 abitanti, 223,078, l' 80 per 100, si sono imbarcati pegli Stati dell' Unione.

La condizione sociale dell' Irlanda, il pauperismo dell' Inghilterra e lo spirito d' intrapresa della razza Anglo-Sassone spiega il rango che occupa la Gran Brettagna nel complesso dell' emigrazione. La vicinanza relativa di Nuova-York, di Boston, di Filadelfia, le seducenti prospettive che offre un paese dove la mano d' opera è ricercata e dove la proprietà si aquista facilmente, la simiglianza infine dei costumi e del linguaggio, sono tutti motivi che invogliano gli emigranti a dirigersi verso gli Stati-Uniti di preferenza agli altri punti del globo.

Il governo inglese favorisce l' emigrazione, ma non fece sempre così. L' antica legislazione proibiva severamente l' uscita degli operai, come l' esportazione dei telai e delle macchine. Le idee moderne non si addattavano più a questo arbitrario impedimento di andare e venire. Ma restituendo ai suoi soggetti la libertà dei loro movimenti, e la facoltà di espatriare, il governo inglese non cedeva soltanto all' influenza del secolo; esso si inclinava in faccia ad un fato irresistibile, levava una consegna ciascun giorno infranta, e con quel senso pratico che l' ha in ogni tempo distinto si è messo immediatamente all' opera, onde trasse egli stesso partito dal gran movimento che non poteva più signoreggiare. Riconobbe esso che l' emigrazione doveva alla fine riuscire avvantaggiosa: 1.° come rimedio al pauperismo della metropoli, 2.° come mezzo di popolare e colonizzare alcune possessioni lontane. Le parrocchie, oberate per l' accrescimento della tassa dei poveri, si associarono a questo doppio scopo, e stabilirono un fondo speciale destinato a pagare agl' indigenti le spese di viaggio. Alcune compagnie inspirate da un sentimento filantropico si proposero il medesimo fine; e dei semplici particolari, dei *landlords* testimoni della miseria che pesava sui loro coloni, s' imposero, a simiglianza delle parrocchie, grandi sacrifizj. L' emigrazione divenne così quasi un' istituzione nazionale, protetta dal governo, incoraggiata dalle simpatie pubbliche e private.

La statistica pubblicata in Inghilterra fa conoscere il movimento progressivo dell' emigrazione dopo il 1825. Durante quest' ultimo anno il numero degli abitanti partiti volontariamente dalle isole britanniche per istabilirsi all' estero non passava i 15,000; oggidì s' eleva ai 300,000. La maggior parte si compone di Irlandesi che si recano ad imbarcarsi a Liverpool, dove le comunicazioni coll' America sono regolari e frequenti.

Sovra i 223,000 emigrati che si sono diretti nel 1850 verso gli Stati-Uniti, se ne contavano 214,000 passaggeri di *deposito*. In mancanza di altre prove questa cifra indicherebbe che l' emigrazione si recluta particolarmente tra le classi povere. L' espatriamento *si effettua non già per* individui isolati, ma per gruppi; il capo di famiglia parte accompagnato dalla moglie e dai figli. — Ora si domanda primamente in quale misura l' emigrazione può attaccare il movimento della popolazione *nella metropoli*. — È *generalmente* ammesso che la ricchezza d' un paese è in ragione diretta alla densità della popolazione. Sembra dunque che l' emigrazione debba esercitare su quest' elemento così essenziale della prosperità pubblica un' influenza *sfavorevole*. Le cifre raccolte nell' ultima verificazione offrono a questo riguardo dei dati autentici. La popolazione dell' Inghilterra, del paese di Galles, della Scozia e delle isole adjacenti si elevava nel 1851 a 20,919,531 abitanti; essa *non era* nel 1841 che di 18,655,981. L' aumento è di 12 per 100. Nell' anteriore decennio l' aumento era di 13 e mezzo per 100. Allorchè queste cifre furono conosciute in Inghilterra, eccitarono una vivissima sollecitudine: ciascun partito si sforzò di commentarle a suo modo e di cercarvi degli argomenti più o meno fondati in favore e contro il sistema commerciale che prevalse durante questi ultimi anni. L' esame di quei dibattimenti esigerebbe troppo lunghi dettagli; basta ricordare che, di *comune accordo*, l' emigrazione non fu compresa tra le cause che avrebbero potuto diminuire le cifre della popolazione. Si cal-

colava che dal 1811 al 1851 essa non aveva tolto alla Gran Brettagna più di 40,000 anime, termine medio, e che questa cifra diveniva insignificante nel complessivo risultato. Per l'Irlanda al contrario la popolazione di 7,767,000 abitanti che si trovava nel 1831, si era innalzata nel 1841 ad 8,175,000; nel 1851 essa è discesa a 7 milioni. La diminuzione è rimarchevole, e se si considera che da quattro anni l'emigrazione toglie una media di 200 mila anime, non si può negare che questo fatto, indipendentemente dalla fame che ha desolato l'Irlanda, non abbia recata la spopolazione che l'ultimo spoglio dell' anagrafi ha rivelato.

Codesta diminuzione di abitanti è dessa deplorabile? Checchè possano asserire i teorici che hanno studiato e preteso di fissare le basi della ricchezza, si può egli concepire che un popolo abbia ad essere condannato a moltiplicarsi indefinitamente sovra d'un suolo che gli viene meno? L'estensione totale dell' Irlanda è di 20,170,000 acri, ed in questo numero 15 milioni d'acri soltanto sono coltivabili; ciocchè dà circa 10 acri per ogni famiglia composta di cinque individui. Così diviso il suolo, è desso abbastanza esteso per procurare il benessere o soltanto l' alimentazione a tutti i suoi abitanti? Non conviene d' altronde obbliare che in Irlanda l'industria è stata lungo tempo paralizzata dalla legislazione ristrettiva e gelosa dell' Inghilterra, e che la malattia delle patate tra un popolo disposto all' accidia ha disseccato la sorgente della produzione. Ed in tal caso l' emigrazione è il mezzo più efficace onde stabilire una proporzione tra la cifra degli abitanti e la potenza produttiva del suolo.

L' Irlanda è forse la sola contrada al mondo in cui la filantropia proclami la necessità dell' emigrazione. Codesta necessità si esprime imperiosa ed eloquente colla voce della miseria e della fame, colle vesti sdruscite, colla nudità fisica e colla degradazione morale di tutto un popolo. In vano il governo, in certi istanti di compassione, si è egli deciso a moltiplicare i lavori ed a sacrificare dei milioni; l' erario non può nulla contro una situazione di cui tanti pubblicisti hanno già descritto i perigli.

Nell' Inghilterra il movimento dell' emigrazione presenta un carattere differente. Il pauperismo vi piglia una parte meno esclusiva. Non è solo la miseria che scaccia gli Inglesi dal loro paese, è anche la legge. Mentre che in Francia il codice civile, regolando la divisione pressochè eguale delle successioni, ha innalzato a 12 per 100 la proporzione dei proprietari di fondi nel complesso della popolazione, la legge inglese non sembra permettere che il numero dei proprietari terrieri (180,000 circa) oltrepassino l'1 per 100 sulla cifra degli abitanti. Egli è perciò che l'emigrazione in Inghilterra non ha luogo unicamente, come in Irlanda, tra classi povere; essa trascina da lungi una certa porzione di quella classe media, razza attiva, intelligente, la quale, trapiantata sovra un altro territorio, sviluppa il commercio della Gran Brettagna nello stesso tempo che essa innalza il valore delle ricchezze naturali del paese in cui si è fissata.

Codesta categoria d'emigranti è bene diversa da quella d'Irlanda; poichè per essi non è l'abbandono, l'esilio della miseria, ma sibbene un viaggio di cui hanno freddamente calcolato i rischi, e che compiono colla soddisfazione che lascia sempre nell'anima l'esercizio personale di un libero arbitrio. Gli uni vanno a raggiungere il resto della loro famiglia di già stabilita e felice all'altra sponda dell'Oceano, gli altri, possessori di un modesto capitale, pensano antecipatamente ai profitti del negozio che si propongono d'intraprendere. La maggior parte adunque hanno una destinazione precisata, un punto fisso verso il quale possono dirigere i loro sguardi e le loro speranze. Così quelle braccia che rimarrebbero oziose sovra d'un suolo ristretto, quei capitali che non trovano un libero impiego vanno a fecondare altri paesi, senza abdicare completamente alla loro nazionalità.

Questa perpetua corrente dell' emigrazione inglese verso gli Stati-Uniti non serve soltanto all' interesse della metropoli, ma offre alla sicurezza dei due popoli ed alla pace del mondo nuove e solide garanzie. Dopo avere contrariato per lungo tempo l' emigrazione, la Gran Brettagna dovette accettarla dapprima come un fatto irresistibile, poscia incoraggiarla come un espediente economico e sociale la cui efficacia appariva ad ogni occhio. Le prime misure che furono prese a quest' effetto regolarono il modo e le condizioni di trasporto di que' carichi umani che la speculazione imprendeva colla spietata ravidezza del guadagno. Innanzi che la legge introdotto avesse qualche ordine in questo traffico, gli uomini, le donne, i fanciulli venivano ammucchiati gli uni a ridosso degli altri nelle navi, compresi nei posti di sotto-coperta siccome tanti colli di mercanzia e collocati in certo modo colla precisione matematica che presiede all' imbarco d'un carico di zucchero e di cotone. Gli armatori non si pigliavano alcun pensiero della qualità e della conservazione del loro carico; essi non guardavano che al numero. Vedeansi quindi partire per gli Stati-Uniti o pel Canadà dei bastimenti tanto affollati quanto gli *steamers omnibus* che percorrono la breve distanza del ponte di Londra a *Greenwich*; destinando a simili trasporti delle navi usate, che avevano già corso tutti i mari, ed a cui non si avrebbe più osato confidare un carico di derrate coloniali. Così que' bastimenti presentavano all' interno il più orribile spettacolo; sembrava che tutte le miserie, tutti i contagi si fossero dati la posta onde tentare un rimedio eroico. Ciascun giorno essi gettavano nei loro solchi molti cadaveri; taluni dei bastimenti sommergevano a mezza strada; e quelli che riu-

scivano a raggiungere il porto, deponevano sulla spiaggia una popolazione macilente, febbricitante, trascinantesi all'ospitale, o ridotta a chiedere l'elemosina. Si sa con quanto scrupolo la legislazione inglese *rispetta la libertà delle transazioni e con* quale fermezza di principj essa si rifiuta d'intervenire nelle operazioni commerciali; ma in faccia di tali abusi non poteva rimanere impassibile. La morale e l'umanità invocavano altamente il suo appoggio.

Nel 1825, vale a dire allorquando l'emigrazione cominciò a prendere un corso regolare, il parlamento votò una prima legge richiamando gli atti anteriori che erano caduti in obblio, e che *d'altronde non risguardavano che i viaggiatori* ordinari. Dopo quell'epoca la legislazione è stata successivamente migliorata; ed al giorno d'oggi ogni nave destinata al trasporto degli emigranti deve essere, prima della partenza, visitata da appositi agenti *che verificano la solidità dello scafo* e degli attrezzi, vegliando alla buona tenuta interna ed alla sussistenza degli istrumenti di salvamento, ispezionando la qualità dell'aqua e dei viveri, constatando che il numero dei passaggeri imbarcati non ecceda, nel rapporto *colla* capacità della nave, le proporzioni legali; assicurandosi in una parola che il bastimento prossimo a porre alla vela si trovi nelle perfette condizioni igieniche, ed anche aggradevole. La legge stabilisce le razioni dei viveri che vengono distribuiti ogni settimana, senza obbliare il thè, il zucchero, ed il siroppo; essa ordina che sovra ogni nave portante cinquanta persone e dovendo fare una traversata di dodici settimane, vi abbia un chirurgo, e che ogni nave portante 100 persone sia provveduta *di un cuoco* e *d'un apparecchio culinare*. Essa indica la quantità delle provigioni da imbarcarsi secondo le destinazioni; in breve, essa non ommette i più minuti dettagli per il possibile buon ordine. Queste prescrizioni sono sostenute da una tassa d'ammenda, la cui percezione è confidata alle cure dei Commissarj incaricati, in nome dei Segretarj di Stato delle Colonie, di tutti gli affari che si riferiscono all'emigrazione inglese.

Si pensa egualmente ai mezzi di abbreviare quanto è possibile il tempo della traversata sostituendo alla navigazione a vela l'impiego dei vapori; da cui ne risulterebbero grandi avvantaggi per la salute degli emigranti, e forse una diminuzione di spesa. Frattanto il prezzo del passaggio da Liverpool a Nuova-York a bordo delle navi a vela è di 4 lire sterline e 10 scellini (112 franchi e 50 cent.) L'obbligo di caricare dei viveri per 70 giorni innalza naturalmente la cifra del nolo. Un atto promulgato nel 1851 ha ridotto quest'obbligo a 40 giorni pei bastimenti a vapore. L'ecomia è di rilievo, poichè ogni nave conduce ordinariamente un gran numero di passaggeri.

Questi fatti spiegano il progresso così rimarchevole dell'emigrazione inglese pegli Stati-Uniti. Il numero dei passaggeri che hanno lasciato la Gran Brettagna nel 1851 e nel 1852 passa ancora la media degli anni anteriori. Qual forza umana, qual legge potrebbe arrestare quegli argonauti della *miseria* o *dell'industria*, a cui l'America offre generosamente l'ingresso facile dei suoi porti e l'ospitalità delle sue vaste pianure?

F. . . . . I.

COSE PROVINCIALI

Ancora sul Consorzio Stradale Carnico

(Continuazione e fine)

Ma trattandosi di tanta e sì straordinaria impresa non poteva la perspicacia del nostro valente *scrittore cercare, e proporre pur qualche altra risorsa* a sollievo dei possidenti? Perchè non si progetta una tassa di pontaggio più elevata sulle persone, e specialmente sui rotabili di grave mole che più logorano e ponti e strade? Perchè non *si progetta una tassa sui generi di* maggior commercio, che vanno e vengono dal Friuli, e specialmente sui legnami di costruzione e combustibili ecc. ecc.?

All'oggetto però di agevolare l'ingente spe*sa ai Censiti, si fa, l'avveduto* scrittore, a suggerire distribuzione di sovrimposta a più anni: pagamenti di lavori a larghe rate: e siccome al Consorzio mancano i fondi necessarj a tanta impresa, si progetta il ripiego dei mutui.

Ma a tali proposizioni i veri economisti non accordano tanto favore. Se la sovrimposta distribuita a più anni agevola i pagamenti, resta sempre esclusivamente il peso a carico dei Possidenti. I pagamenti a larghe rate dagl'imprenditori non *si accordano* senz'avere compenso nella delibera: ed il partito dei mutui è quello dei disperati, perchè peggiora sempre la condizione del debitore. In ogni modo, trattandosi di una comunicazione tanta necessaria col Friuli, sono a farsi dei sa*crifizj, non* eccedenti però la forza pecuniaria del paese. Ma se il lavoro della strada progettata fosse per importare (come presumesi) oltre a mezzo milione di lire austriache, no, la Carnia non è in grado di sostenerne attualmente la spesa.

Bisogna conoscere lo stato del Consorzio Carnico per giudicare della sua possanza. Sappi, o benevolo lettore, che il Consorzio Carnico Stradale è oggidì in uno sbilancio effettivo di 100 e più mila lire austriache e la metà circa a capitale passivo; che il suo reddito annuo si limita a 21 mila e 500; che le spese d'annua amministrazione ordinaria ascendono a circa 14 mila; e che le straordinarie sono molto superiori, come a tutta evidenza prova la passività in cui versa; di conseguenza il Consorzio nè può soddisfare ai suoi

debiti, nè sostenersi, ove dato non gli sia qualche addizionale suffragio. Quindi l'attivazione del nuovo piano stradale deve per ora limitarsi ad un *desiderio*, realizzabile per avventura in migliori momenti: e la Carnia frattanto deve occuparsi di una comunicazione sola provvisoria col Friuli, la meno dispendiosa possibile e non altro.

Ma dallo sbilancio gravissimo del Consorzio, e dalle angustie economiche della Carnia sempre crescenti richiamandosi il nostro scrittore a miglior criterio, così in via d'interrogazione s'esprime: „ E la munificenza Sovrana non gioverebbe implorare? “ È forse da mettersi in dubbio? Al Palladio della Sovrana munificenza nel caso nostro convien ricorrere, o dimettere per ora ogni pensiero del progettato lavoro. La grazia Sovrana può solo animare la Carnia a nuovi sacrifizj stradali, e senza la provvida sua mano ogni sforzo renderebbesi impotente.

Deviando dal principale argomento tendente a raccomandare la progettata linea stradale alla destra del Tagliamento, passa poi l'estensore del prelaudato articolo a querelarsi delle parzialità usate dal Consorzio ai Distretti d'Ampezzo e Rigolato, e lo fa con ragione: ma la causa radicale sta nella viziosa costituzione del Consorzio, che lascia la preponderanza al Deputato Consorziale di Tolmezzo, vice-presidente inalterabile del Consorzio; e se le sofferte parzialità da ciò derivano, ad emendarle non ci vorrebbe che una saggia riforma.

Lo scrivente conobbe i difetti di quel Consorzio: fece nella qualità di Deputato utili progetti pei trascurati Distretti, ed inutili lagnanze; siccome, disgustato, diede all'onorevole carico la sua rinunzia, come partecipava alle Comuni del Distretto rappresentato con lettera 30 aprile 1851.

Il Consorzio Stradale Carnico sembra quasi istituito a solo benefizio di Tolmezzo. I ponti But e Fella, e tutte le strade distrettuali del suo circondario sono a carico del Consorzio: le cariche degli altri Distretti a loro carico speciale. Tolmezzo gode esenzione di tassa pontaggio sul But, Amaro sul Fella; le persone ed i rotabili degli altri Distretti sono obbligati di soddisfarvi. Tolmezzo finalmente per la sua posizione centrale profitta, a preferenza degli altri Distretti, di tutte le facilità ottenute a spese del Consorzio ai passeggieri ed al commercio: e siccome e ponti e strade sotto il territorio di Tolmezzo hanno continuo bisogno di costosi ristauri, e siccome il Consorzio versa in uno sbilancio notabilissimo, così verificare non si possono lavori a vantaggio dei lontani Distretti, e meno attendere si devono, ove dar opera si dovesse al progetto stradale didispendiosissimo dal nostro scrittore raccomandato. Ecco la condizione dei lontani Distretti della Carnia.

Dopo l'esposizione di tutto ciò, veniamo alla conclusione. La linea stradale progettata (come dicesi) dall'ingegnere signor Polami, e dal nostro scrittore enfaticamente raccomandata, ebbe già voto favorevole da pressochè tutte le Comuni della Carnia: e sembra certo la migliore ad assicurare la comunicazione indispensabile col Friuli; ma costosissima, come presumesi, e nello sbilancio gravissimo del Consorzio, e nella estenuazione di tutta la Carnia, riteniamo l'esecuzione del progetto non solo difficile, ma impossibile, ove la beneficenza Sovrana a porgere non venga generoso suffragio. A questa deve, nell'urgenza dell'imponente lavoro, elevare la Carnia le fervide sue preghiere, e da questa solo attendersi paterno provvedimento. I Consiti non rifiutano di concorrere all'ingente spesa, ma domandano che tutti quelli che ne profitteranno concorrano a sostenerla. Dovendo frattanto sul Fella tenersi aperta la comunicazione col Friuli, è desiderio di tutti che ciò si procuri in via strettamente provvisoria; imperciocchè inconsulto sarebbe il dispendio d'ingenti somme in opere che devono quanto prima essere abbandonate, ed è d'altronde necessario di usare ogni possibile risparmio, e per cercare di estinguere i debiti del Consorzio, e per mettersi a grado di assumere l'imponente divisata impresa. In quanto poi alle censurate parzialità del Consorzio sussisteranno esse mai sempre fino a che il Consorzio non venga diversamente modificato.

A chi legge il giudizio sulla rettitudine ed importanza delle nostre deduzioni.

G. B. DOTT. LUPIERI

LA QUADRATURA DEL CIRCOLO

Diruit, edificat, mutat quadrata rotundis
Horat.

Centomille franchi sono stati proposti fino dai tempi di Luigi XIV (che la posterità onora col nome di grande perchè fu circondato da uomini veramente grandi) a chi avesse risolto il problemo della quadratura del circolo: quaranta mila lire sterline il governo inglese destinò per premio di questa scoperta meravigliosa, e tanto da eguagliarsi alla ricerca della pietra filosofale! Ora sai tu, Asmodeo furfantello, sai tu chi guadagnerà questa rispettabile somma anglo-franca? È un dotto mio concittadino, il signor Giambattista Malacarne di Vicenza: anzi l'ha diggià guadagnata pubblicando nella scorsa settimana coi tipi Tramontini la soluziono geometrica e rigorosa del gran problema. Salamelecche dunque, o signor Malacarne, e spero che invitarete gli amici a semilauta colazione al caffè del Duomo per celebrare questo fausto avvenimento del vostro cervello e della vostra borsa. Infatti se Pitagora pel quadrato famoso dell'ipotenusa espresso la sua gioja sacrificando cento buoi alle Muse, voi potete ben pa-

Domenica 28 Novembre 1852. *Anno terzo — Num. 48.*

L'ALCHIMISTA FRIULANO

ALCUNE CIFRE DELLA STATISTICA EUROPEA

Articolo I.

Emigrazione Inglese

L'Inghilterra è oggidì il principale punto di partenza dell'emigrazione europea. Si è calcolato che dal 1825 al 1850 essa ha inviato al di là dell'Atlantico 2,566,000 emigrati; sovra questo numero 1,483,000 si sono diretti verso i porti degli Stati-Uniti, a dispetto di tutti gli sforzi tentati dal governo per attirare nelle colonie inglesi, principalmente in Australia, l'eccedente della popolazione metropolitana. Nel 1850 sovra l'emigrazione totale di 280,849 abitanti, 223,078, l'80 per 100, si sono imbarcati pegli Stati dell'Unione.

La condizione sociale dell'Irlanda, il pauperismo dell'Inghilterra e lo spirito d'intrapresa della razza Anglo-Sassone spiega il rango che occupa la Gran Brettagna nel complesso dell'emigrazione. La vicinanza relativa di Nuova-York, di Boston, di Filadelfia, le seducenti prospettive che offre un paese dove la mano d'opera è ricercata e dove la proprietà si aquista facilmente, la simiglianza infine dei costumi e del linguaggio, sono tutti motivi che invogliano gli emigranti a dirigersi verso gli Stati-Uniti di preferenza agli altri punti del globo.

Il governo inglese favorisce l'emigrazione, ma non fece sempre così. L'antica legislazione proibiva severamente l'uscita degli operai, come l'esportazione dei telai e delle macchine. Le idee moderne non si addattavano più a questo arbitrario impedimento di andare e venire. Ma restituendo ai suoi soggetti la libertà dei loro movimenti, e la facoltà di espatriare, il governo inglese non cedeva soltanto all'influenza del secolo; esso si inclinava in faccia ad un fato irresistibile, levava una consegna ciascun giorno infranta, e con quel senso pratico che l'ha in ogni tempo distinto si è messo immediatamente all'opera, onde trasse egli stesso partito dal gran movimento che non poteva più signoreggiare. Riconobbe esso che l'emigrazione doveva alla fine riuscire avvantaggiosa: 1.° come rimedio al pauperismo della metropoli, 2.° come mezzo di popolare e colonizzare alcune possessioni lontane. Le parrocchie, oberate per l'accrescimento della tassa dei poveri, si associarono a questo doppio scopo, e stabilirono un fondo speciale destinato a pagare agl'indigenti le spese di viaggio. Alcune compagnie inspirate da un sentimento filantropico si proposero il medesimo fine; e dei semplici particolari, dei *landlords* testimoni della miseria che pesava sui loro coloni, s'imposero, a simiglianza delle parrocchie, grandi sacrifizj. L'emigrazione divenne così quasi un'istituzione nazionale, protetta dal governo, incoraggiata dalle simpatie pubbliche e private.

La statistica pubblicata in Inghilterra fa conoscere il movimento progressivo dell'emigrazione dopo il 1825. Durante quest'ultimo anno il numero degli abitanti partiti volontariamente dalle isole britanniche per istabilirsi all'estero non passava i 15,000; oggidì s'eleva ai 300,000. La maggior parte si compone di Irlandesi che si recano ad imbarcarsi a Liverpool, dove le comunicazioni coll'America sono regolari e frequenti.

Sovra i 223,000 emigrati che si sono diretti nel 1850 verso gli Stati-Uniti, se ne contavano 214,000 passaggeri di *deposito*. In mancanza di altre prove questa cifra indicherebbe che l'emigrazione si recluta particolarmente tra le classi povere. L'espatriamento *si* effettua *non* già *per* individui isolati, ma per gruppi; il capo di famiglia parte accompagnato dalla moglie e dai figli. — Ora si domanda primamente in quale misura l'emigrazione può attaccare il movimento della popolazione *nella metropoli*. — È *generalmente* ammesso che la ricchezza d'un paese è in ragione diretta alla densità della popolazione. Sembra dunque che l'emigrazione debba esercitare su quest'elemento così essenziale della prosperità pubblica un'influenza *sfavorevole*. Le cifre raccolte nell'ultima verificazione offrono a questo riguardo dei dati autentici. La popolazione dell'Inghilterra, del paese di Galles, della Scozia e delle isole adjacenti si elevava nel 1851 a 20,919,531 abitanti; essa *non era* nel 1841 che di 18,655,981. L'aumento è di 12 per 100. Nell'anteriore decennio l'aumento era di 13 e mezzo per 100. Allorchè queste cifre furono conosciute in Inghilterra, eccitarono una vivissima sollecitudine: ciascun partito si sforzò di commentarle a suo modo e di cercarvi degli argomenti più o meno fondati in favore e contro il sistema commerciale che prevalse durante questi ultimi anni. L'esame di quei dibattimenti esigerebbe troppo lunghi dettagli; basta ricordare che, di *comune accordo*, l'emigrazione non fu compresa tra le cause che avrebbero potuto diminuire le cifre della popolazione. Si cal-

compagnia al pittore; e questi era seduto dinnanzi ad un magnifico quadro su cui stava lavorando. I personaggi adunque di cui ci parve popolato lo studio del Pagliarini non erano che le figure del suo quadro. Il quale si compone dei ritratti di una intera famiglia, riportati sulla tela nelle dimensioni loro naturali.

Sono sei i ritrattati, a cui il pittore diede disposizione, movenza ed anima, tali, che ne risultò l'espressione di un episodio della vita di famiglia; e quindi un vero quadro, che vi desta il maggior interesse. Senza dire delle rassomiglianze che sono verissime, riproducendo esse oltre ai lineamenti, anche il carattere di ciascheduno dei rappresentati, noi trovammo una diligenza ed una finitezza d'esecuzione difficili a rinvenirsi in questo genere di lavori.

Quello poi che in special modo ci sorprese nel quadro del Pagliarini fu il trattamento degli accessori, la cui verità è tale da trarre in inganno qualsiasi esperto osservatore. E di fatti quel veluto cremisino che ricopre il tamburetto su cui siede uno de' figli, è precisamente veluto col suo colorito ondeggiante, colla molle sua superficie; quella frangia è vera ciniglia, che pende naturalmente come fosse applicata dal tapezziere: l'abito della madre è precisamente di raso nuovo, tolto poc'anzi dalla fabbrica, e da un'abilissilima sarta adattato alla persona, così che le pieghe vi cadono grandiose, ed il colore cangiante produce un più magico effetto. Lo stesso può dirsi della poltrona su cui la signora sta seduta, e meglio ancora di un cane da caccia posto al suo lato, che noi trovammo riprodotto con ammirabile precisione. Da ciò tutto ci sia lecito conchiudere che con questo lavoro il Pagliarini ha non solo soddisfatto al debito di valente ritrattista, ma ancora a quello di pittore distinto, creando un quadro che ha il suo merito artistico.

Noi frattanto ci congratuliamo con esso, e siamo contenti di avere visitato il di lui studio.

F. . . . . I.

CRONACA SETTIMANALE

Nell'Inghilterra due nuove linee di battelli a vapore stanno per essere attivate: l'una per le comunicazioni coll'Australia, l'altra per l'America del Nord, in concorrenza coi piroscafi della compagnia Collins, la quale esiste da molti anni, ma pare non abbia avuto grande fortuna, se si deve giudicare dal fatto che non ha guari invocava soccorsi dagli Stati Uniti. – A Pietroburgo ha trovata una straordinaria accoglienza il progetto di stabilire un servizio regolare di battelli nella direzione d'Inghilterra per una via fin qui intentata, quella di Svezia attraverso il canale di Gotha. La marina mercantile del Nord pare voglia emanciparsi una volta dal difficile passo del Sund: i capitali affluiscono abbondanti e spontanei all'impresa, ed è nuovo sulla Newa l'esempio d'una speculazione spinta con tanto entusiasmo.

Strade ferrate – In Francia è imminente l'apertura del tronco fra Metz e Sarrebrück, per cui vengono a congiungersi i paesi della Prussia renana colla capitale francese, mediante la diramazione di Nancy sulla grande via di Strasburgo. Una festa brillante si sta preparando per l'inaugurazione, e una commissione è partita espressamente per Parigi onde invitarvi il presidente. – Fra le linee di fresco concesse dal Governo merita d'essere ricordata quella del Mezzodì, di cui è intraprenditrice la stessa compagnia che ottenne il canale laterale della Garonna. – Nella Spagna si ha finalmente l'aggiudicazione della linea tanto sospirata fra Barcellona e Saragozza, per la quale viene garantito agli azionisti un interesse del 6 0/0. Nell'Olanda si coltiva il pensiero di un ferroviario che, partendo dal lago di Zuider presso Leuwarden, si spinga direttamente ad Amburgo, per Groninga Oldemburgo e Brema. L'importanza delle località attraverso alle quali passerebbe questa nuova linea risponde per sè stessa del suo avvenire, tanto più se, come è voce, si realizzerà l'altro progetto di un tronco che la congiunga con Utrecht e per essa colla via già esistente fra Amsterdam e Rotterdam. – Nella Svizzera l'argomento delle strade ferrate occupa pressochè esclusivamente la pubblica attenzione. A Basilea si votano i fondi necessarii per l'intraprendimento dei lavori su quella parte dell'arteria centrale che spetterebbe al cantone. Vaud ed il Vallese inviano una deputazione a Torino onde sollecitare il concorso del Piemonte nella grand'opera che si ha in vista di un tunnel attraverso il S. Bernardo, ultimo ostacolo alla linea progettata per Martigny. Ecco una nuova via che minaccia d'esser qualche cosa più che un parto dell'immaginazione, e che, un giorno effettuata, farà bellamente la concorrenza all'altra del Moncenisio già decretata dal governo sardo.

La rete telegrafica va ogni dì arricchendosi in Europa. Oggi è la volta della Germania che vede aprirsi una linea importantissima, quella fra Magonza e Francoforte per Darmstadt, ed ultimarsi la congiunzione dei telegrafi badesi con quelli di Francia. Anche la Svizzera si sforza di entrare nella grande tela di ragno che avviluppa i paesi tedeschi e francesi. A quest'oggetto una convenzione si dice conchiusa colla Francia per la congiunzione dei fili fra Basilea e Strasburgo, ed un'altra imminente per la linea fra Ginevra e Lione. Il telegrafo diretto fra Parigi e Londra, di cui diemmo un cenno negli scorsi numeri, funziona perfettamente: un primo saggio venne offerto in questi giorni colla trasmissione del discorso della Regina al Parlamento inglese. Esso non fu pubblicato, e quindi non potè essere trasmesso prima delle due e un quarto pomeridiane: pochi minuti dopo le tre, si aveva a Londra la risposta, che, parola per parola, era già nota all'Eliseo.

Certo signor Pucher, curato nel Cragno, ha inventato il modo di trasportare sul vetro stampe, incisioni, litografie e silografie mediante semplice contatto del vetro coll'immagine originale e senza il minimo danneggiamento di questa. Gli agenti di questo interessantissimo processo sono materie conosciute, le quali, sublimate in forma di gaz, si condensano sul vetro, ed a seconda dello stato di polarità della superficie preparata anteriormente, lo coprono di differenti combinazioni chimiche in grossezza proporzionata, di modo che vi aderiscono inalterabili. Anche certo Moser fece delle prove di questo processo, ma non furono che prove; gli è quindi che il signore Pucher a buon diritto reclama a suo vantaggio il diritto d'originalità per la sua invenzione ch'egli appella *Ticnopis* dallo sloveno *tik* e *pisan*.

Da quanto sembra la vegnente stagione invernale riescirà brillantissima a Parigi e si distinguerà più che mai per il lusso. Luigi Napoleone darà splendidi balli e festini; egli desidera che i suoi ministri e gli alti dignitari impieghino convenientemente gli stipendii ch'egli assegnò loro. Dicesi ch'egli stesso, per dimostrare munificenza pagherà per il suo palchetto al teatro dell'opera italiana cento mila franchi per un anno.

I Gesuiti hanno già in Francia venti case di educazione, e non bastano alla immensa concorrenza degli allievi.

Domenica 28 Novembre 1852. *Anno terzo — Num. 48.*

L' ALCHIMISTA FRIULANO

ALCUNE CIFRE DELLA STATISTICA EUROPEA

Articolo I.

Emigrazione Inglese

L' Inghilterra è oggidì il principale punto di partenza dell' emigrazione europea. Si è calcolato che dal 1825 al 1850 essa ha inviato al di là dell' Atlantico 2,566,000 emigrati; sovra questo numero 1.483,000 si sono diretti verso i porti degli Stati-Uniti, a dispetto di tutti gli sforzi tentati dal governo per attirare nelle colonie inglesi, principalmente in Australia, l' eccedente della popolazione metropolitana. Nel 1850 sovra l' emigrazione totale di 280,849 abitanti, 223,078, l' 80 per 100, si sono imbarcati pegli Stati dell' Unione.

La condizione sociale dell' Irlanda, il pauperismo dell' Inghilterra e lo spirito d' intrapresa della razza Anglo-Sassone spiega il rango che occupa la Gran Brettagna nel complesso dell' emigrazione. La vicinanza relativa di Nuova-York, di Boston, di Filadelfia, le seducenti prospettive che offre un paese dove la mano d' opera è ricercata e dove la proprietà si aquista facilmente, la simiglianza infine dei costumi e del linguaggio, sono tutti motivi che invogliano gli emigranti a dirigersi verso gli Stati-Uniti di preferenza agli altri punti del globo.

Il governo inglese favorisce l' emigrazione, ma non fece sempre così. L' antica legislazione proibiva severamente l' uscita degli operai, come l' esportazione dei telai e delle macchine. Le idee moderne non si addattavano più a questo arbitrario impedimento di andare e venire. Ma restituendo ai suoi soggetti la libertà dei loro movimenti, e la facoltà di espatriare, il governo inglese non cedeva soltanto all' influenza del secolo; esso si inclinava in faccia ad un fato irresistibile, levava una consegna ciascun giorno infranta, e con quel senso pratico che l' ha in ogni tempo distinto si è messo immediatamente all' opera, onde trasse egli stesso partito dal gran movimento che non poteva più signoreggiare. Riconobbe esso che l' emigrazione doveva alla fine riuscire avvantaggiosa: 1.° come rimedio al pauperismo della metropoli, 2.° come mezzo di popolare e colonizzare alcune possessioni lontane. Le parrocchie, oberate per l' accrescimento della tassa dei poveri, si associarono a questo doppio scopo, e stabilirono un fondo speciale destinato a pagare agl' indigenti le spese di viaggio. Alcune compagnie inspirate da un sentimento filantropico si proposero il medesimo fine; e dei semplici particolari, dei *landlords* testimoni della miseria che pesava sui loro coloni, s' imposero, a simiglianza delle parrocchie, grandi sacrifizj. L' emigrazione divenne così quasi un' istituzione nazionale, protetta dal governo, incoraggiata dalle simpatie pubbliche e private.

La statistica pubblicata in Inghilterra fa coscere il movimento progressivo dell' emigrazione dopo il 1825. Durante quest' ultimo anno il numero degli abitanti partiti volontariamente dalle isole britanniche per istabilirsi all' estero non passava i 15,000; oggidì s' eleva ai 300,000. La maggior parte si compone di Irlandesi che si recano ad imbarcarsi a Liverpool, dove le comunicazioni coll' America sono regolari e frequenti.

Sovra i 223,000 emigrati che si sono diretti nel 1850 verso gli Stati-Uniti, se ne contavano 214,000 passaggeri di *deposito*. In mancanza di altre prove questa cifra indicherebbe che l' emigrazione si recluta particolarmente tra le classi povere. L' espatriamento *si effettua non già per* individui isolati, ma per gruppi; il capo di famiglia parte accompagnato dalla moglie e dai figli. — Ora si domanda primamente in quale misura l' emigrazione può attaccare il movimento della popolazione *nella metropoli*. — È generalmente ammesso che la ricchezza d' un paese è in ragione diretta alla densità della popolazione. Sembra dunque che l' emigrazione debba esercitare su quest' elemento così essenziale della prosperità pubblica un' influenza sfavorevole. Le cifre raccolte nell' ultima verificazione offrono a questo riguardo dei dati autentici. La popolazione dell' Inghilterra, del paese di Galles, della Scozia e delle isole adjacenti si elevava nel 1851 a 20,919,531 abitanti; essa non era nel 1841 che di 18,655,981. L' aumento è di 12 per 100. Nell' anteriore decennio l' aumento era di 13 e mezzo per 100. Allorchè queste cifre furono conosciute in Inghilterra, eccitarono una vivissima sollecitudine: ciascun partito si sforzò di commentarle a suo modo e di cercarvi degli argomenti più o meno fondati in favore e contro il sistema commerciale che prevalse durante questi ultimi anni. L' esame di quei dibattimenti esigerebbe troppo lunghi dettagli; basta ricordare che, di comune accordo, l' emigrazione non fu compresa tra le cause che avrebbero potuto diminuire le cifre della popolazione. Si cal-

debiti, nè sostenersi, ove dato non gli sia qualche addizionale suffragio. Quindi l'attivazione del nuovo piano stradale deve per ora limitarsi ad un *desiderio*, realizzabile per avventura in migliori momenti: e la Carnia frattanto deve occuparsi di una comunicazione sola provvisoria col Friuli, la meno dispendiosa possibile e non altro.

Ma dallo sbilancio gravissimo del Consorzio, e dalle angustie economiche della Carnia sempre crescenti richiamandosi il nostro scrittore a miglior criterio, così in via d'interrogazione s'esprime: „ E la munificenza Sovrana non gioverebbe implorare? " È forse da mettersi in dubbio? Al Palladio della Sovrana munificenza nel caso nostro convien ricorrere, o dimettere per ora ogni pensiero del progettato lavoro. La grazia Sovrana può solo animare la Carnia a nuovi sacrifizj stradali, e senza la provvida sua mano ogni sforzo renderebbesi impotente.

Deviando dal principale argomento tendente a raccomandare la progettata linea stradale alla destra del Tagliamento, passa poi l'estensore del prelaudato articolo a querelarsi delle parzialità usate dal Consorzio ai Distretti d'Ampezzo e Rigolato, e lo fa con ragione: ma la causa radicale sta nella viziosa costituzione del Consorzio, che lascia la preponderanza al Deputato Consorziale di Tolmezzo, vice-presidente inalterabile del Consorzio; e se le sofferte parzialità da ciò derivano, ad emendarle non ci vorrebbe che una saggia riforma.

Lo scrivente conobbe i difetti di quel Consorzio: fece nella qualità di Deputato utili progetti pei trascurati Distretti, ed inutili lagnanze; siccome, disgustato, diede all'onorevole carico la sua rinunzia, come partecipava alle Comuni del Distretto rappresentato con lettera 30 aprile 1851.

Il Consorzio Stradale Carnico sembra quasi istituito a solo benefizio di Tolmezzo. I ponti But e Fella, e tutte le strade distrettuali del suo circondario sono a carico del Consorzio: le cariche degli altri Distretti a loro carico speciale. Tolmezzo gode esenzione di tassa pontaggio sul But, Amaro sul Fella; le persone ed i rotabili degli altri Distretti sono obbligati di soddisfarvi. Tolmezzo finalmente per la sua posizione centrale profitta, a preferenza degli altri Distretti, di tutte le facilità ottenute a spese del Consorzio ai passeggieri ed al commercio: e siccome e ponti e strade sotto il territorio di Tolmezzo hanno continuo bisogno di costosi ristauri, e siccome il Consorzio versa in uno sbilancio notabilissimo, così verificare non si possono lavori a vantaggio dei lontani Distretti, e meno attendere si devono, ove dar opera si dovesse al progetto stradale didispendiosissimo dal nostro scrittore raccomandato. Ecco la condizione dei lontani Distretti della Carnia.

Dopo l'esposizione di tutto ciò, veniamo alla conclusione. La linea stradale progettata (come dicesi) dall'ingegnere signor Polami, e dal nostro scrittore enfaticamente raccomandata, ebbe già voto favorevole da pressochè tutte le Comuni della Carnia: e sembra certo la migliore ad assicurare la comunicazione indispensabile col Friuli; ma costosissima, come presumesi, e nello sbilancio gravissimo del Consorzio, e nella estenuazione di tutta la Carnia, riteniamo l'esecuzione del progetto non solo difficile, ma impossibile, ove la beneficenza Sovrana a porgere non venga generoso suffragio. A questa deve, nell'urgenza dell'imponente lavoro, elevare la Carnia le fervide sue preghiere, e da questa solo attendersi paterno provvedimento. I Consiti non rifiutano di concorrere all'ingente spesa, ma domandano che tutti quelli che ne profitteranno concorrano a sostenerla. Dovendo frattanto sul Fella tenersi aperta la comunicazione col Friuli, è desiderio di tutti che ciò si procuri in via strettamente provvisoria; imperciocchè inconsulto sarebbe il dispendio d'ingenti somme in opere che devono quanto prima essere abbandonate, ed è d'altronde necessario di usare ogni possibile risparmio, e per cercare di estinguere i debiti del Consorzio, e per mettersi a grado di assumere l'imponente divisata impresa. In quanto poi alle censurate parzialità del Consorzio sussisteranno esse mai sempre fino a che il Consorzio non venga diversamente modificato.

A chi legge il giudizio sulla rettitudine ed importanza delle nostre deduzioni.

G. B. DOTT. LUPIERI

LA QUADRATURA DEL CIRCOLO

Diruit, edificat, mutat quadrata rotundis
Horat.

Centomille franchi sono stati proposti fino dai tempi di Luigi XIV (che la posterità onora col nome di grande perchè fu circondato da uomini veramente grandi) a chi avesse risolto il problemo della quadratura del circolo: quaranta mila lire sterline il governo inglese destinò per premio di questa scoperta meravigliosa, e tanto da eguagliarsi alla ricerca della pietra filosofale! Ora sai tu, Asmodeo furfantello, sai tu chi guadagnerà questa rispettabile somma anglo-franca? È un dotto mio concittadino, il signor Giambattista Malacarne di Vicenza: anzi l'ha diggià guadagnata pubblicando nella scorsa settimana coi tipi Tramontini la soluzione geometrica e rigorosa del gran problema. Salamelecche dunque, o signor Malacarne, e spero che invitarete gli amici a semilauta colazione al caffè del Duomo per celebrare questo fausto avvenimento del vostro cervello e della vostra borsa. Infatti se Pitagora pel quadrato famoso dell'ipotenusa espresso la sua gioja sacrificando cento buoi alle Muse, voi potete ben pa-